Auszüge aus Dr.-Dissertationen der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Georg-August-Universität zu Göttingen. Jahrgang 1926.

Die Rheinische Bahngesellschaft Aktiengesellschaft Düsseldorf

(1896 bis 1925)

BIBLIOTHEEK RIJKS UNIV LEIDEN

Von

Albert Düsenberg

Gutachter: Herr Professor Dr. Richard Passow

Gegenstand und Wirkungskreis des Unternehmens.

Die Rheinische Bahngesellschaft A. G. ist ein Verkehrsunternehmen, verbunden mit einem Grundstücksgeschäft. Der Geschäftsbetrieb erstreckt sich auf den Betrieb der Rheinbrücke bei Düsseldorf, der Kleinbahnen von Düsseldorf nach Krefeld, Uerdingen—Mörs, Neuß, Benrath—Hilden—Haan—Vohwinkel mit Abzweigung von Hilden nach Ohligs und des gesamten Straßenbahnnetzes der Stadt Düsseldorf. Außerdem verfügt die Gesellschaft über umfangreichen Grundbesitz im linksrheinischen Düsseldorf (Oberkassel—Heerdt). Der Sitz der Gesellschaft ist Düsseldorf. Ihr Wirkungskreis erstreckt sich über den südlichen Teil des Regierungsbezirkes Düsseldorf.

Die geschichtliche Entwicklung der Gesellschaft.

Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hatte man die Wichtigkeit einer unmittelbaren Verbindung der beiden Städte Düsseldorf und Krefeld erkannt. Aber verschiedene Pläne, die die Errichtung einer stehenden Brücke bei Düsseldorf bezw. einer leichten und schnellen Bahnverbindung zwischen den beiden Rhein-

seiten zum Gegenstand hatten, scheiterten zum Teil aus rein finanziellen Gründen. Erst Kommerzienrat Heinrich Lueg Düsseldorf, gelang es, alle sachlichen und persönlichen Schwierigkeiten zu überwinden und, wirksam unterstützt durch das Wohlwollen der Behörden, die Gründung der Rheinischen Bahngesellschaft herbeizuführen. Der Vorzug des Lueg'schen Planes lag darin, daß das zu gründende Unternehmen eine geschickte Kombination von Verkehrs- und Grundstücksgeschäft darstellte. Durch diese Lösung wurde erst die Verzinsung des benötigten Baukapitals möglich, indem die Einnahmen aus dem Brückenzoll, die relativ gering zu veranschlagen waren und allein bei weitem nicht ausreichten, durch die Einkünfte aus dem Grundstücksgeschäft aller Voraussicht nach hinreichend ergänzt wurden. Am 25. März 1896 wurde der Gründungsakt des Unternehmens vollzogen. Das für den Bau der Brücke erforderliche Aktienkapital in Höhe von 6 Millionen Mark war sogar überzeichnet worden, da die Aktien zum Nennwert ohne Gründergewinn und ohne Spesen begeben wurden. Die Kosten für Kleinbahn und Grunderwerb wurden durch ein Darlehen in Höhe von 6 Millionen Mark, welches von der Landesbank der Rheinprovinz zur Verfügung gestellt wurde, gedeckt.

Bereits am 12. November 1898 konnte die Brücke bei Düsseldorf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Einige Wochen später wurde auch die Bahn zwischen Düsseldorf und Krefeld in Betrieb genommen. Durch die im Jahre 1900 erfolgte Erhöhung des Aktienkapitals von 6 Millionen auf 9 Millionen Mark waren für neue Bahnbaupläne die nötigen Mittel bereitgestellt. Das Jahr 1907 brachte endlich die schon lang erwartete finanzielle Beteiligung der Stadt Düsseldorf an dem Unternehmen. Mit Ausbruch des Krieges wurde auch die Rheinische Bahngesellschaft in ihrer ruhigen Fortentwicklung gestört. Die Rückwirkungen aus der plötzlichen Stockung des Wirtschaftslebens und der Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse auf die einzelnen Betriebe traten bei den Verkehrseinrichtungen mit besonderer Schärfe in Erscheinung. So ungünstig die Verhältnisse waren, unter denen die Aufrechterhaltung der Betriebe möglich war, so wenig befriedigend waren auch die wirtschaftlichen Ergebnisse aus diesen Betrieben. Die stetig anwachsenden Ausgaben konnten infolge der feststehenden Tarife nicht durch Erhöhung der Beförderungspreise ausgeglichen werden. Erst in der Nachkriegszeit wurde die Tarifzwangswirtschaft unter dem Druck der Verhältnisse aufgehoben. Mit der fortschreitenden Geldentwertung wurde auch die finanzielle Lage der Gesellschaft immer bedenklicher. Der Vermögensstand der Gesellschaft verschlechterte sich unter diesen anormalen

Verhältnissen außerordentlich. Ganz abgesehen von den Mindereinnahmen gingen infolge der Markentwertung die in den Reservefonds, den Erneuerungs- und Wohlfahrtsfonds zurückgelegten Kapitalien verloren.

Wesentliche Betriebsvergrößerungen haben während des Krieges nicht stattgefunden; dafür erfuhr der Aufgabenkreis der Rheinischen Bahngesellschaft aber in der Nachkriegszeit eine höchst bedeutende Erweiterung, indem der Gesellschaft im Jahre 1920 von der Stadt Düsseldorf die Betriebsführung der städtischen Bahnen übertragen wurde. Durch diese Betriebsgemeinschaft kam die Rheinbahn in engste Berührung mit den spezifisch Düsseldorfer Verkehrsfragen.

Form der Unternehmung.

Die als Aktiengesellschaft gegründete Rheinische Bahngesellschaft hat bis zum heutigen Tage ihre äußere juristische Form behalten. Anders steht es mit der wirtschaftlichen Form. In dem Vierteljahrhundert des Bestehens der Gesellschaft hat ihre ökonomische Struktur eine durchgreifende Umgestaltung erfahren, die die allmähliche Aufhebung ihres privatwirtschaftlichen Charakters zur Folge hatte. Unter Beibehaltung des ursprünglichen juristischen Gewandes entstand, wirtschaftlich betrachtet, nach der Beteiligung der Stadt Düsseldorf durch Uebernahme von Aktien ein zwischen Privat- und Gemeinwirtschaft schwebendes Gebilde, die gemischt private und öffentliche Unternehmung. Die Verschiebung im Aktienbesitz zu Ungunsten der privaten Aktionäre wurde immer größer und bald hatte die Stadt das Privatkapital soweit herausgedrängt, daß sie die unbedingte Majorität erreicht hatte. Durch die entsprechende Vertretung im Aufsichtsrat gewann sie einen entscheidenden Einfluß auf die Geschäftsführung.

Verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens.

Hatte die Rheinische Bahngesellschaft sich allein schon durch den Bau der festen Rheinbrücke, die erst einen geregelten Verkehr von Ufer zu Ufer ermöglichte, für Düsseldorf ein unauslöschliches Verdienst erworben, so wurde dieses noch über seinen lokalen Charakter hinaus durch den Bau der elektrischen Schnellbahn Düsseldorf-Krefeld und der später gebauten Abzweigungen. Durch diese Bahnen wurde das Zwischen- und Hinterland der beiden Städte wirtschaftlich erschlossen. Die Bahnen eröffneten der anliegenden Landwirtschaft neue Absatzgebiete. Die sich bietende Gelegenheit eines direkten Markt-

verkehrs auch für die weiter von den Städten abgelegenen Ortschaften führte zu einer besseren Ausnützung des Bodens und Vervollkommnung der Viehwirtschaft.

Unverkennbaren Vorteil hatten die neuen, bequemen Bahnverbindungen auch an der Lösung der Arbeiterfrage in den berührten Gebieten. Die Frage der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte verlor an Wichtigkeit. Es war eine leichtere Austauschmöglichkeit der Arbeitskräfte in Krisenzeiten gegeben. — Wenn das Unternehmen der Rheinbahn so von größter Bedeutung für die Entwicklung weiter Strecken niederrheinischen Landes geworden ist, so liegt doch der Schwerpunkt seines Wirkungsfeldes in Düsseldorf und seiner nächsten Umgebung.

Hervorragendes hat die Gesellschaft auf dem Gebiet des Siedlungswesens geleistet durch die städtebauliche Erschließung des heutigen linksrheinischen Düsseldorf. Ihrer Siedlungspolitik ist das unverhältnismäßig schnelle Aufblühen dieses Stadtteils zuzuschreiben. Die Bevölkerungszahl dieses Gebietes hat sich seit Ende des vorigen Jahrhunderts nahezu verzehnfacht. Heute zählt der linksrheinische Stadtteil rund 60 000 Seelen.